

Lastkraftwagen

Lastkraftwagen

Daimler-Motoren-Gesellschaft

Zweigniederlassung

Berlin-Marienfelde

291. 2000. 1. 19.

Unbefugter Nachdruck wird strafrechtlich verfolgt.

Die Daimler-Motoren-Gesellschaft konnte im Jahre 1915 auf ein fünfundzwanzigjähriges Bestehen zurückblicken. Doch schon lange vor Gründung der Gesellschaft beschäftigte sich Gottlieb Daimler bereits erfolgreich mit der Konstruktion und dem Bau von Motoren



Bild 1. Im Jahre 1898. Gottlieb Daimler nach einer Probefahrt.

und Kraftfahrzeugen, die sowohl zur Personen- als auch Lastenbeförderung dienten. Die sein Lebenswerk fortführende Gesellschaft besitzt daher einen kaum zu übertreffenden Schatz an Erfahrungen auf allen Gebieten des Kraftfahrzeug- und Motorenbaus und betrachtet es

nach wie vor als ihre vornehmste Aufgabe, mit allen Kräften an der Verbesserung und Weiterentwicklung ihrer Erzeugnisse zu arbeiten und das Beste zu bieten, was deutscher Ingenieurgeist und deutsche Werkarbeit vermag. — Sämtliche Werke der Gesellschaft sind mit allen Mitteln der Neuzeit ausgestattet, um die besten Rohstoffe in zweckentsprechender Weise zu sichten, zu prüfen und zu verarbeiten; ein Stab von bewährten Ingenieuren, ein Heer von Werkleuten stellen ihre Kräfte zur Verfügung, um alle Aufgaben bester Lösung entgegenzubringen.

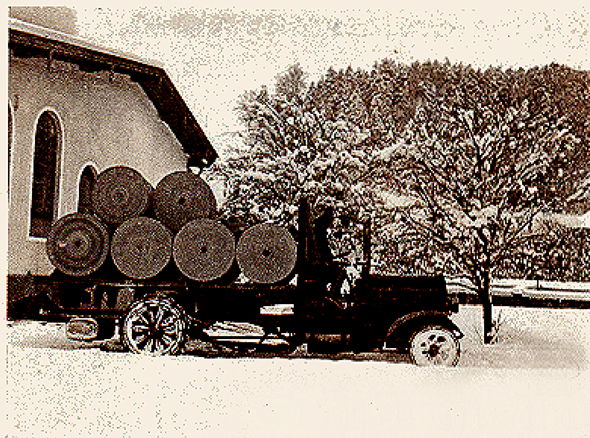


Bild 2. Im Jahre 1906 gelieferter Daimler-Lastwagen im Winter 1914.

Die Werke des Stammhauses stellen hauptsächlich Personenfahrzeuge und die diesen Typen verwandten leichteren Lastfahrzeuge her, während das Marienfelder Werk schwerere Lastfahrzeuge für drei Tonnen Nutzlast und mehr baut. Schon diese scharfe Trennung der Arbeitsgebiete bürgt für die sorgfältigste Konstruktion und Ausführung der einzelnen Fahrzeuggattungen.

Aus den Werken in Berlin-Marienfelde sind bisher gegen zehntausend Lastkraftwagen hervorgegangen, die unter den verschiedenartigsten Bedingungen im Betriebe sind und überall ihre volle Schuldigkeit tun.

DAS FAHRGESTELL.

Die zur Verwendung kommenden Fahrgestelle richten sich in ihren Abmessungen nach der jeweils verlangten Tragfähigkeit. Eine Übersicht über diese Fahrgestelle und ihre Hauptabmessungen befindet sich auf Seite 20.

Auf weitgehende Auswechselbarkeit aller dem Verschleiß unterworfenen Teile an Fahrgestell und Motor ist größter Wert gelegt.

RAHMEN.

Der Rahmen des Fahrgestelles wird aus gepreßten Stahlblechträgern und gleichfalls gepreßten Querverbindern hergestellt. Um einen möglichst kleinen Lenkungshalbmesser der Vorderräder zu erreichen, sind die Längsträger der Type DC in ihrer vorderen Hälfte nach innen eingezogen, während sich dies bei der Type DR erübrigt, deren Rahmen in seiner ganzen Länge schmaler gehalten ist. — Die Federn sind sehr reichlich bemessen, so daß der Rahmen den notwendigen Ausgleich gegen Stöße und Unebenheiten der Straßen in weitestem Maße besitzt.

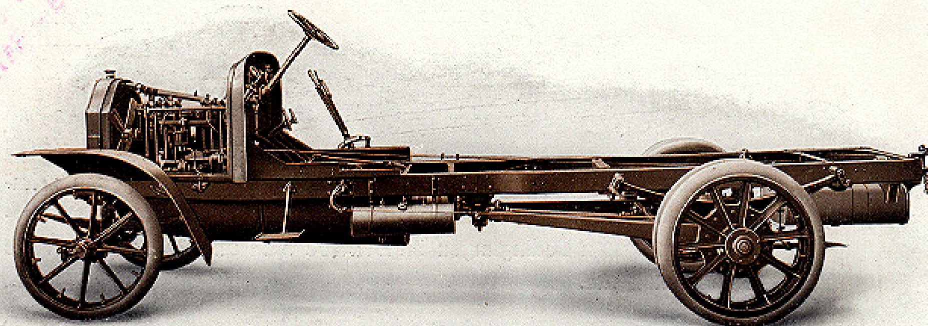


Bild 3. Fahrgestell der Type DC. Ansicht.

DAIMLER-FAHRGESTELL DER TYPE DC

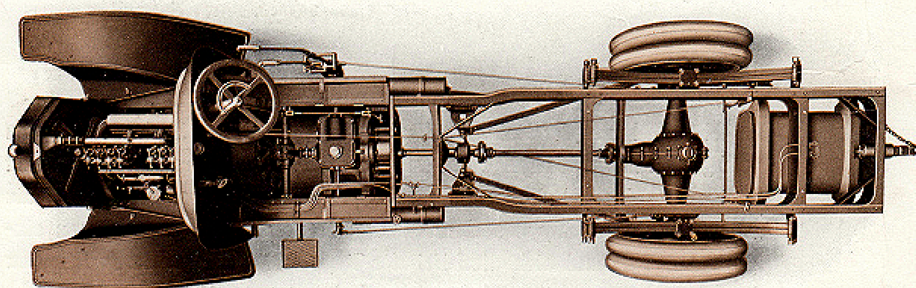


Bild 4. Fahrgestell der Type DC. Aufsicht.

Generaal Vertegenwoordiger
voor
Nederland en Indië:
Kaumanns & Co.
DEN HAAG - BATAVIA

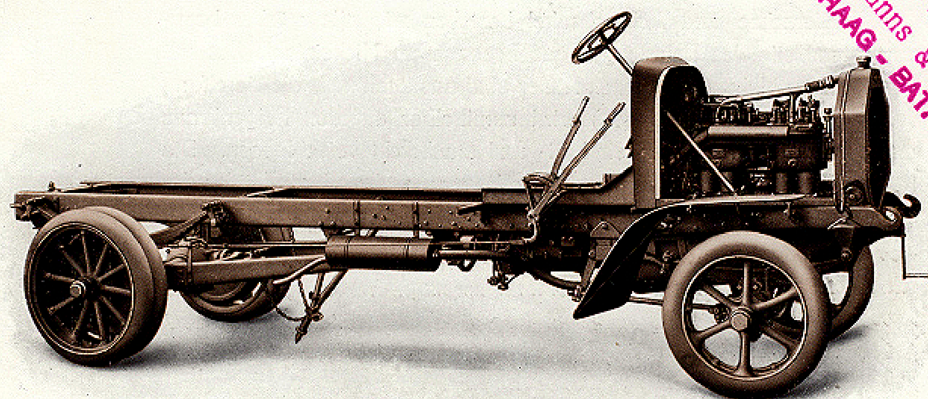


Bild 5. Fahrgestell der Type DR. Ansicht.

DAIMLER-FAHRGESTELL DER TYPE DR

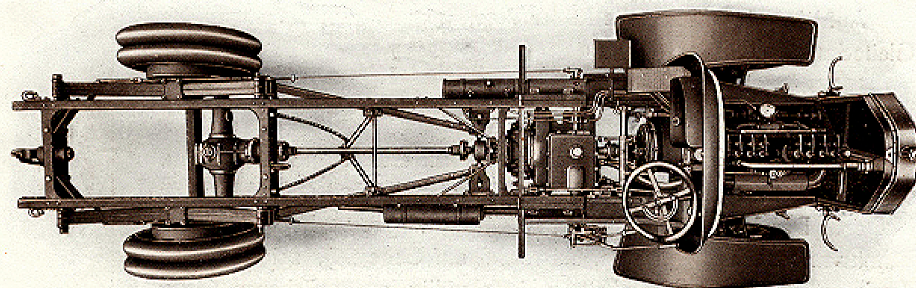


Bild 6. Fahrgestell der Type DR. Aufsicht.

ACHSEN UND RÄDER.

Vorderachse und Achsschenkel bestehen wie alle stärker beanspruchten Teile des Fahrzeuges aus besonderem Nickelstahl. Die mit eingepreßten Naben versehenen Räder sind aus Stahlguß, die Bereifung (vorn einfach, hinten doppelt) wird unmittelbar auf den Felgenkranz aufgepreßt. — Die Naben sind öl- und staubdicht verschlossen. Die Räder der Type DC laufen auf Kugellagern, während die Räder der Type DR Gleitlager haben.

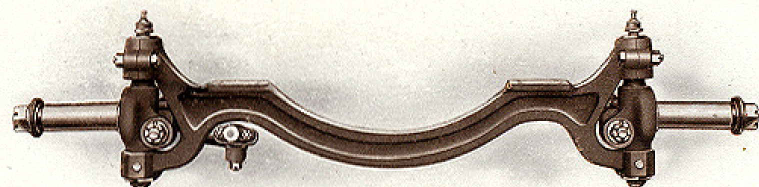


Bild 7. Vorderachse mit Achsschenkeln (Type DR).

Die Angriffspunkte des Lenkungsgestänges sind möglichst nahe an die Radmitten herangelegt, um eine äußerst leichte Lenkung zu erzielen, die das Befahren von Kurven mit sehr kleinen Halbmessern gestattet.

Auf Wunsch erhalten die Räder Vorrichtungen zum Befestigen des Gleitschutzes.

MOTOR.

Die Aufhängung des Motors im Rahmen erfolgt an drei Punkten, wodurch alle Verwindungen des Rahmens ohne Einfluß auf den Motor bleiben. Der Motor, dessen Leistung je nach den vorliegenden Verhältnissen verschieden ist (s. Übersicht auf Seite 20), zeichnet sich durch größte Betriebssicherheit, ruhigen völlig ausgeglichenen Gang und gute Zugänglichkeit zu allen Teilen aus. Es kommen ausschließlich Vierzylinder-Motoren mit paarweise zusammengegossenen Zylindern

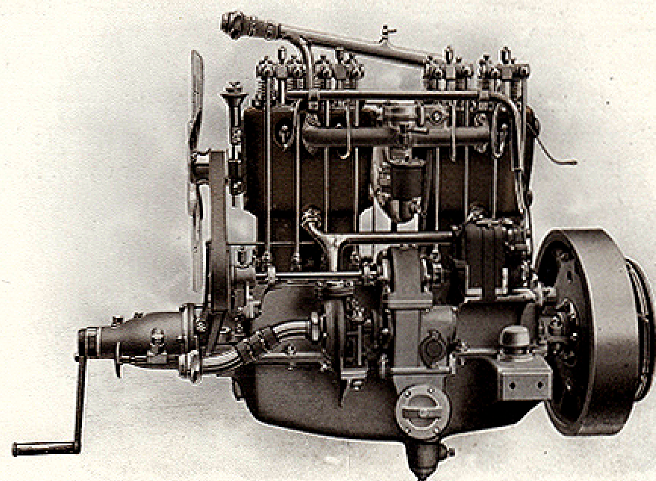


Bild 8. Daimler-Motor. Ventilseite.

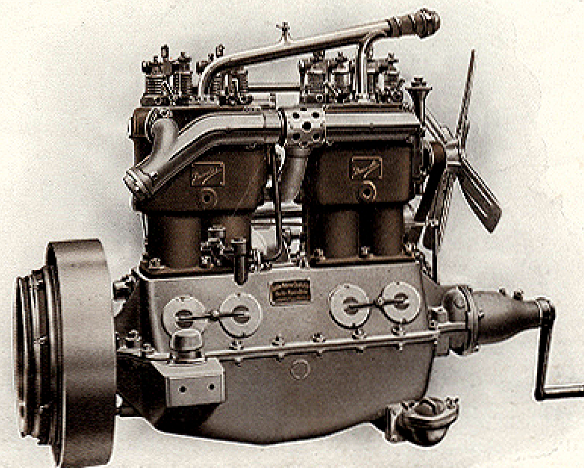


Bild 9. Daimler-Motor. Auspuffseite.

zur Verwendung. — Die Ein- und Auslaßventile liegen oben in den Zylinderköpfen in Ventileinsätzen nebeneinander. Ventile und Ventileinsätze sind untereinander auswechselbar. Durch die Anordnung der Ventile im Zylinderkopf wird eine Form des Verdichtungsraumes erzielt, die einen günstigen thermischen Wirkungsgrad zur Folge hat.

Das Betätigungsgestänge für sämtliche Ventile ist an einer Motor-

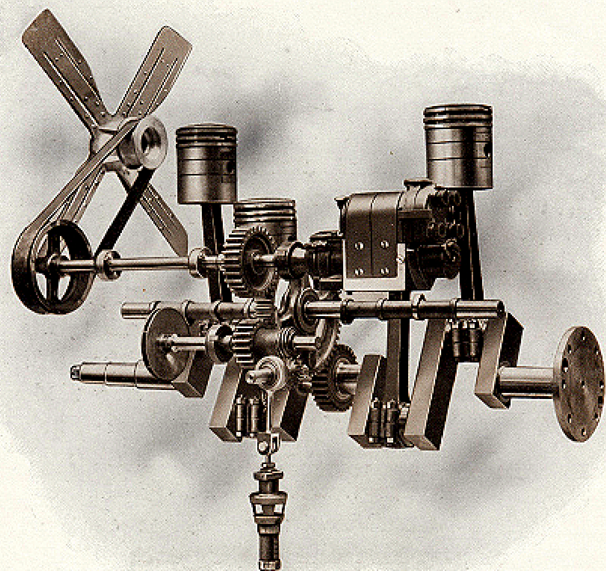


Bild 10. Antrieb der Nebenapparate von der Kurbelwelle aus.

längsseite angeordnet und wird durch eine Nockenwelle gesteuert, die im Kurbelgehäuse-Oberteil gelagert ist. Das Antriebszahnrad für die Nockenwelle ist nach Patent Daimler auf der Kurbelwelle in der Mitte zwischen den beiden Zylinderpaaren aufgebracht; hierdurch wird der Motor vorn frei für den zur Kühlung erforderlichen guten Luftdurchzug. Von diesem Zahnrad wird auch der Antrieb für Magnetapparat,

Windrad, Wasser- und Ölpumpe mittels Stirnrädern bezw. Schneckengetriebes abgeleitet (Bild 10). Sämtliche Getriebe sind im Kurbelgehäuse eingeschlossen und werden von der Umlaufschmierung selbsttätig geölt. Kurbelgehäuse-Ober- und Unterteil sind aus Aluminiumguß hergestellt.

VERGASER.

Die Vergasung des flüssigen Brennstoffes erfolgt durch den Daimler-Vergaser (Bild 11), welcher mittels Kolbens — entsprechend der Be-

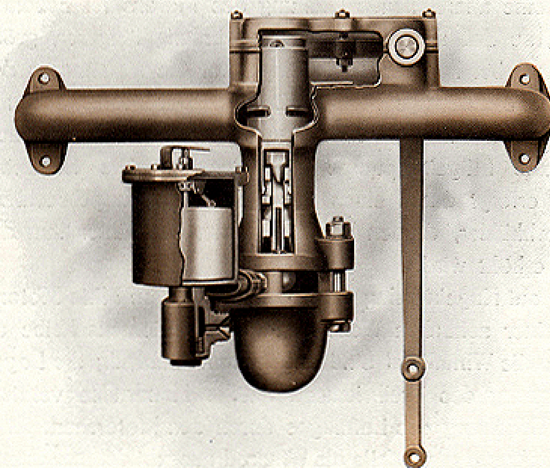


Bild 11. Schnitt durch den Daimler-Vergaser.

lastung des Motors — den Zufluß des Gemisches sowie der Haupt- und Nebenluft zugleich regelt. Der Vergaser ist durch einen kleinen Hebel auf dem Lenkrad sowie durch einen Fußhebel am Führersitz (Beschleuniger) einstellbar und wird außerdem durch einen Fliehkraftregler beeinflußt, welcher auf der Kurbelwelle sitzt, hohe Drehzahl hat und somit die höchste, überhaupt erreichbare Empfindlichkeit aufweist.

REGLER.

Eine Überschreitung der durch den Regler eingestellten höchsten Drehzahl ist nicht möglich, da in diesem Falle die Gemischzufuhr gänzlich aufhört. Der Regler stellt selbsttätig das der jeweiligen Belastung des Motors entsprechende vorteilhafteste Gasgemisch her und sorgt auch bei plötzlichen Belastungsänderungen dafür, daß die Drehzahl keinerlei nennenswerte Schwankungen erleidet.

KÜHLUNG.

Für eine ausreichende Kühlung des Motors ist besondere Sorge getragen, so daß sich auch bei Überwindung längerer, größerer Steigungen und bei höherer Außentemperatur die Wandungen der Zylinder nie über das zulässige Maß erwärmen. Der Motor besitzt Durchflußkühlung. Den Umlauf des Wassers besorgt eine leicht auseinanderzunehmende Flügelradpumpe aus Bronze. Die Rückkühlung des Wassers erfolgt durch einen vor dem Motor angebrachten Daimler-Bienenkorbkühler, dessen Wirkung durch das hinter ihm angeordnete Windrad erhöht wird.

Das auf Kugeln gelagerte Windrad wird von Mitte Motor aus durch die auf einer seitlichen Welle angeordnete Riemenscheibe angetrieben (Bild 10); die Windflügel sind aus Aluminiumblech; die Lagerung kann zur Spannung des Treibriemens mittels Handrades verstellt werden.

Zur Erhöhung des Luftzuges durch den Motorraum ist das Stahlguß-Schwungrad gleichfalls als Windrad ausgebildet und dient außerdem dem Reibungskegel der Kupplung zwischen Motor und Getriebekasten zum Eingriff.

ZÜNDUNG.

Die Zündung des Gasgemisches erfolgt durch magnet-elektrische Hochspannungskerzen-Zündung. Der Magnet-Apparat ist seitlich am Motor befestigt und leicht abzunehmen.

SCHMIERUNG.

Die Schmierung wird vollkommen selbsttätig durch eine im Kurbelgehäuse-Unterteil eingebaute Kolbenpumpe besorgt. Das in die Kurbelwanne eingefüllte Öl wird von der Pumpe aus nach allen sich bewegenden Teilen im Kurbelgehäuse und in den Zylinderpaaren befördert, insbesondere nach den Kurbelwellen-, Nockenwellen- und Kolbenstangenlagern, Zylindern, Kolben, Kolbenbolzen, zu den Getrieben für Magnetapparat, Windrad, Wasser- und Ölpumpe und zum Regler. Das abfließende Öl sammelt sich wieder in der Kurbelwanne und strömt zur Pumpe zurück. Durch die Umlaufschmierung wird ein äußerst geringer Ölverbrauch (etwa 10 Gramm für eine Pferdekraftstunde) erreicht.

An der Spritzwand vor dem Führersitz befindet sich ein Ölschauglas, durch welches das ordnungsmäßige Arbeiten der Schmierung ständig geprüft werden kann.

Jeder Motor wird vor dem Einbau in das Fahrgestell im Prüffeld sorgfältig auf Betriebssicherheit, gleichmäßigen ruhigen Gang, gute Regelung und größte Leistung bei geringstem Betriebsmittelverbrauch geprüft.

KUPPLUNG.

Motor und Getriebekasten sind durch eine nachgiebige, sehr reichlich bemessene Kupplung verbunden, welche vom Führersitz aus durch Fußhebel betätigt wird und ein überaus sanftes, stoßfreies Anfahren gewährleistet (Bild 12). Die Kupplung erfolgt durch einen einfachen, belederten Reibungskegel, welcher in das entsprechend ausgebildete Schwungrad eingerückt wird; der 45pferdige Motor ist mit einer Doppelkegel-Kupplung ausgestattet.

Die Kupplung übt in Richtung der Längsachse der Verbindung zwischen Motor und Getriebekasten keinerlei Druck aus, sie ist im ein- und ausgerückten Zustand entlastet. — Der Reibungskegel wird in das Schwungrad durch eine Spiralfeder eingepreßt, deren Spannung von außen leicht nachgestellt werden kann. Beim Ausrücken der

Kupplung tritt eine kleine Klotzbremse selbsttätig in Tätigkeit, welche auf die Getriebewelle wirkt; durch diese Bremse wird das Schalten beträchtlich erleichtert.

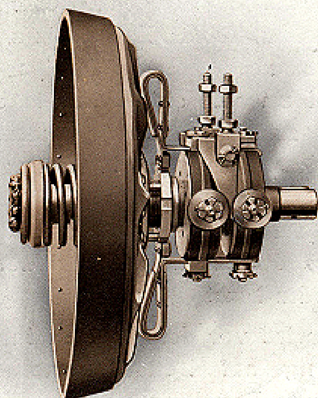


Bild 12. Daimler-Kegelkupplung.

GETRIEBEKASTEN.

Der staubsicher abgeschlossene Getriebekasten enthält die Zahnradübersetzungen für vier Geschwindigkeiten vorwärts und einen Rückwärtsgang. Sämtliche Wellen laufen auf Kugellagern. Die Schaltung erfolgt mittels eines neben dem Führersitz befindlichen Handhebels nach Patent Daimler, bei welchem die nicht eingeschalteten Gänge sicher verriegelt sind (Bild 13). Eine im Kasten befindliche, nur selten zu erneuernde Mischung aus Fett und Öl sorgt für reichliche Schmierung.

Der vordere Teil des Fahrgestelles ist durch ein Schutzblech nach unten hin abgeschlossen, so daß Motor, Reibungskupplung und Getriebekasten vollkommen gegen Schmutz und Nässe geschützt sind.

Generaal Vertegenwoordig voor Nederland en Indië: Kaumanns & Co. DEN HAAG - BATAVIA.

HINTERACHSANTRIEB.

Eine gelenkig gelagerte Zwischenwelle verbindet den Getriebekasten mit dem Hinterachsantrieb, und zwar erfolgt die Kraftübertragung auf das Differentialgetriebe bei den Fahrgestellen der **Type DC** durch ein Kegelrädergetriebe (Bild 14). Die Hinterräder laufen auf den Seitenrohren des Getriebegehäuses und

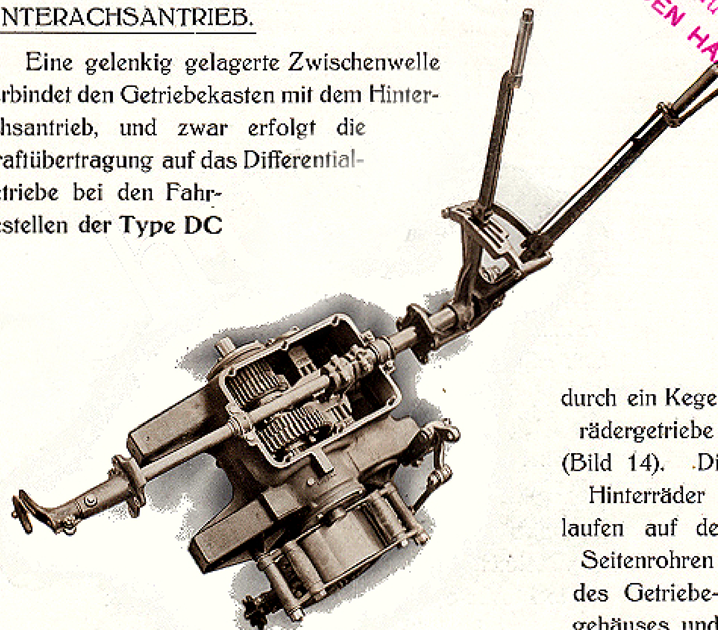


Bild 13. Getriebekasten mit Daimler-Schaltung.

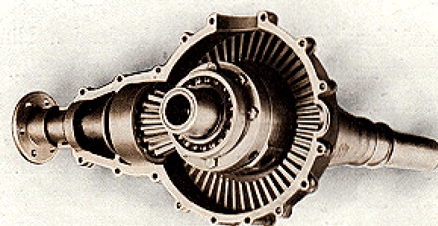


Bild 14. Daimler-Kegelrädergetriebe für Fahrgestell Type DC.

erhalten ihren Antrieb durch die Differentialseitenwellen, deren als Mitnehmer ausgebildete Enden in die Radnaben eingreifen. Die Fahrgestelle der **Type DR** sind mit dem **Daimler-Ritzelantrieb** ausgestattet: auf den beiden Seitenwellen des Differentialgetriebes sitzen die Ritzel, welche in die an den Hinterrädern befestigten Innenzahnkränze eingreifen und so die Fortbewegung des Wagens bewirken (Bild 15). Die Innen-

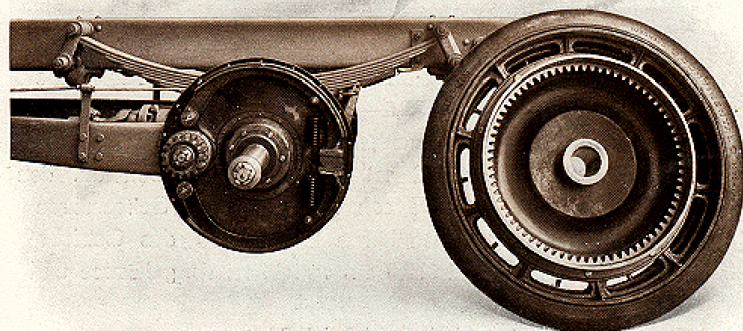


Bild 15. Daimler-Ritzelantrieb.

zahnkränze der auf durchgehender Achse laufenden Hinterräder sind zugleich als Bremstrommeln ausgebildet und von beiden Seiten durch Schutzbleche abgeschlossen, so daß der ganze Antrieb in einfachster und sicherster Weise vor Schmutz und Staub geschützt ist. — Die Ausgleichgetriebegehäuse beider Fahrgestelltypen bestehen aus besonderem Stahl- bezw. Eisenguß, alle Lagerstellen mit Ausnahme derjenigen für die Differentialbewegung sind mit Kugellagern ausgestattet. Die Schmierung geschieht durch eine Ölfüllung, die nur selten zu erneuern ist.

LENKUNG.

Die Lenkung des Fahrzeugs erfolgt sicher und leicht durch das auf schräggestellter Steuersäule sitzende Handrad. Unbeabsichtigtes Verdrehen durch Straßenhindernisse ist infolge der selbstsperrenden Bauart verhindert. Die hohle Steuersäule ist mit Druckkugellagern ausgestattet. Durch das Innere der Säule ist das Gestänge geleitet, welches den Handhebel auf dem Lenkrad mit dem Vergaserkolben verbindet.

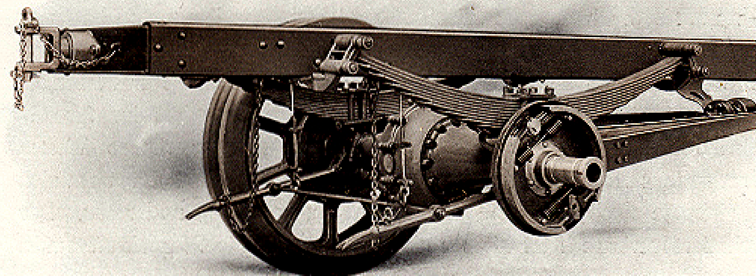


Bild 16. Daimler-Hinterradbremse (Type DC).

BREMSEN.

Die Fahrgestelle sind mit zwei leicht nachstellbaren Bremsen versehen, und zwar mit einer durch Fußhebel betätigten, am Getriebekasten angeordneten Getriebebremse und einer Handbremse, welche auf die Bremstrommeln der Hinterräder wirkt. Diese mit Seilausgleich versehene Hinterradbremse (Bild 15 und 16) ist als Innenbackenbremse ausgebildet, alle Teile sind daher vollständig eingekapselt und gegen Schmutz geschützt. Bei Abnutzung der Bremsbacken kann eine Nachstellung bezw. Auswechselung mit Leichtigkeit vorgenommen werden.

Die Getriebebremse ist mit Wasserkühlung versehen.

Mittels jeder dieser auch bei Rückwärtsfahrt wirkenden Bremsen kann das Fahrzeug auf kürzestem Wege zum Stehen gebracht werden. Außerdem sind Bergstützen vorhanden zur Sicherung gegen ungewolltes Zurücklaufen des Fahrzeuges.

BETRIEBSSTOFF.

Der Brennstoff-Behälter ist unter dem Führersitz angeordnet und faßt Brennstoff für eine 200 km lange Fahrt. Der Brennstoff fließt unter dem gleichmäßigen Druck der Auspuffgase selbsttätig dem Vergaser zu. Explosionsgefahr ist ausgeschlossen, da nur sauerstoffarme Gase mit dem Brennstoff in Berührung stehen. Als Brennstoff kommen in Betracht: Benzin 0,68—0,72 spez. Gewicht, Benzol 0,85—0,88 spez. Gewicht sowie Schwerbenzin 0,75—0,78 spez. Gewicht. Der Verbrauch von Benzin, Benzol und Schwerbenzin übersteigt 0,27 kg für die Pferdekraftstunde nicht; der unter Zugrundelegung dieses Wertes errechnete Brennstoffverbrauch des Fahrzeuges sinkt im normalen Betriebe je nach den Geländeverhältnissen um 30% und mehr. Der Schmierölverbrauch ist kleiner als 0,012 kg für die Pferdekraftstunde.

BETRIEBSKOSTEN.

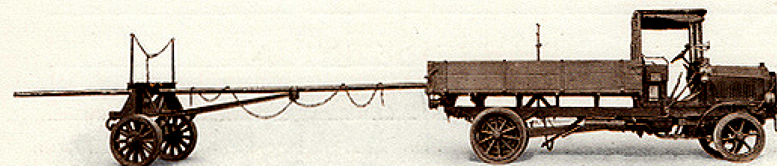
Die Daimler-Motoren-Gesellschaft ist gern bereit, gestützt auf ihre Erfahrungen, möglichst zuverlässige Betriebskosten-Berechnungen kostenlos auszuarbeiten.

Zur Beurteilung der voraussichtlichen Einträglichkeit eines neu einzuführenden Lastkraftwagenbetriebes bezw. zur Aufstellung einer Betriebskosten-Berechnung ist die täglich zu durchfahrende Streckenlänge, die Zahl der Betriebstage und die Be- und Entladezeit anzugeben. Erforderlich ist ferner Angabe der besonderen örtlichen Verhältnisse, der Art des Ladegutes und der Nutzlast, welche das Fahrgestell tragen soll (s. Fragebogen). Durch die Zuverlässigkeit und die Betriebssicherheit der Daimler-Fahrgestelle sowie durch ihren außerordentlich geringen Betriebsstoffverbrauch wird ein gewinnbringender Betrieb möglich.

AUFBAU.

Der Aufbau wird den jeweils vorliegenden besonderen Betriebsverhältnissen und dem Ladegut angepaßt. Die Ausführung der Aufbauten erfolgt ganz nach Wunsch in gediegener Ausstattung. Als Außenbeleuchtung werden Acetylenscheinwerfer mit getrenntem Entwickler oder elektrische Scheinwerfer vorgesehen, als Notbeleuchtung Petroleum- bezw. Kerzenlaternen.

Auf Seite 24—32 sind die hauptsächlich verlangten Aufbautypen 1—18 dargestellt.

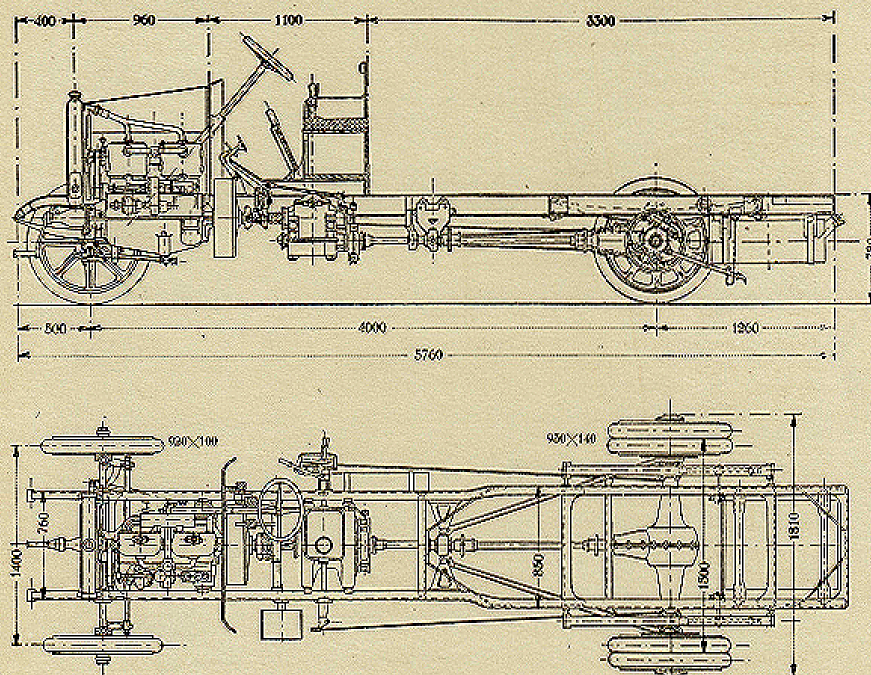


Daimler-Langholzzug.

FAHRGESTELL-TYPEN
FÜR
LASTKRAFTWAGEN.

Fahrgestelltype:	DC 3c	DR 4—5d	DR 4—5dz mit Anhängerkupplung
Größte Nutzlast . . . . . . kg	3000	4500	4500
Größte Belastung (Aufbau+Nutzlast) . . . . . kg	3750	5250	5250
Art des Antriebes	Cardan	Ritzel	
Motortype . . . . La	10854	1264	1264
Leistung . . . . PS	35	45	45
Höchstgeschwindigkeit . . . km/Std.	27,5	16	16
Steigung . . . . %	14	25	25
Gesamtlänge des Fahrgestelles mm	5760	6000	6030
Rahmenlänge hinter Führersitz mm	3300	3545	3545
Größte Pritschenlänge . . . . mm	3500	3800	3800
Höhe d. Ladefläche über Erdboden (beladen) mm	1050	1200	1200
Radstand . . . . mm	4000	4175	4175
Spurweite . . . . mm	1500	1550	1550
Bereifung { vorn einfach . . . mm	920×100	850×140	850×140
Bereifung { hinten doppelt . . mm	930×140	1050×140	1050×160
Eigengewicht des Fahrgestelles kg	2700	3400	3500

DAIMLER-FAHRGESTELL
für
3000 kg Nutzlast
Type DC 3 c



Abmessungen:

Gesamtlänge 5760 mm Radstand 4000 mm Spurweite 1500 mm Länge hinter Führersitz 3300 mm	}	Fahrgestell
Größte Pritschenlänge 3500 mm Ladebreite 2000 mm Höhe über Erdboden (beladen) 1050 mm	}	Pritsche

Gewicht (betriebsfertig): 2700 kg

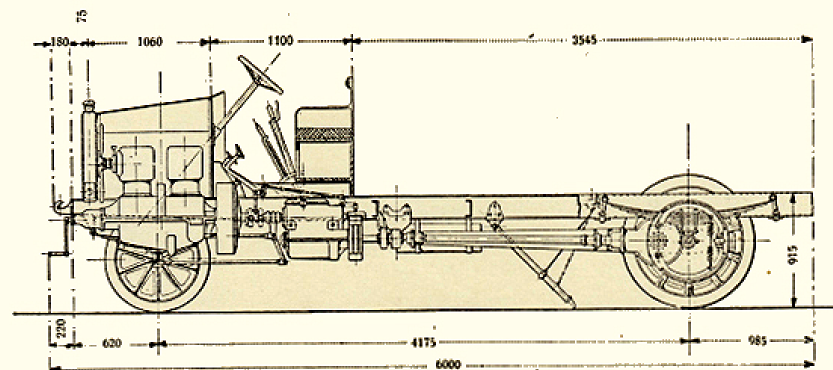
Größte Belastung: (Nutzlast + Aufbau) 3750 kg

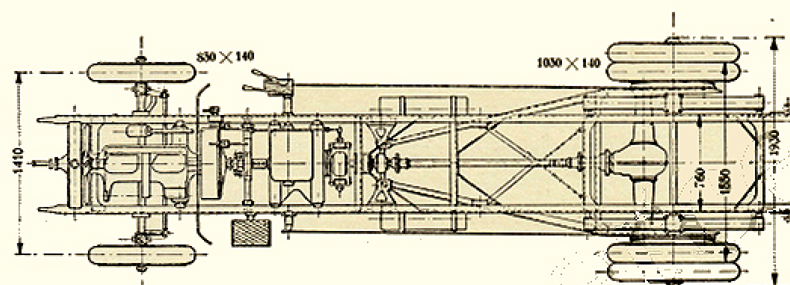
DAIMLER-FAHRGESTELL

für

4500 kg Nutzlast

Type DR 4—5 d





Abmessungen:	Gesamtlänge 6000 mm		Fahrgestell
	Radstand 4175 mm		
	Spurweite 1550 mm		
	Länge hinter Führersitz	3545 mm	
	Größte Pritschenlänge	3800 mm	Pritsche
	Ladebreite	2000 mm	
	Höhe über Erdboden (beladen)	1200 mm	

Gewicht (betriebsfertig): 3400 kg

Größte Belastung: (Nutzlast + Aufbau) 5250 kg

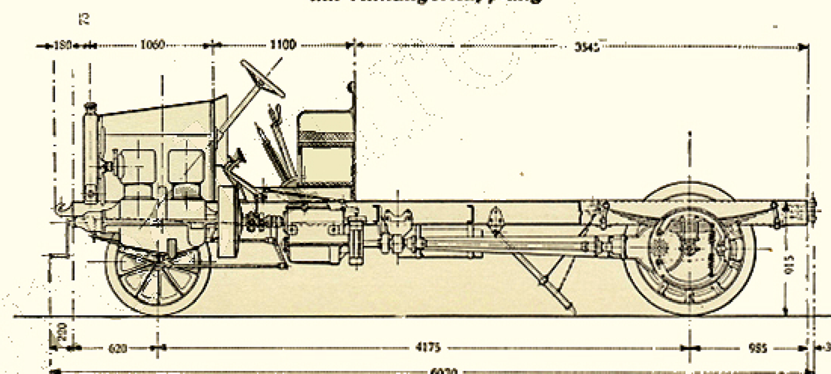
DAIMLER-FAHRGESTELL

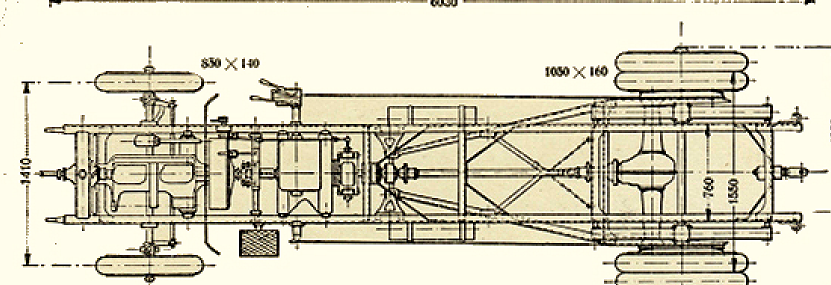
für

4500 kg Nutzlast

Type DR 4—5 dz

mit Anhängerkupplung

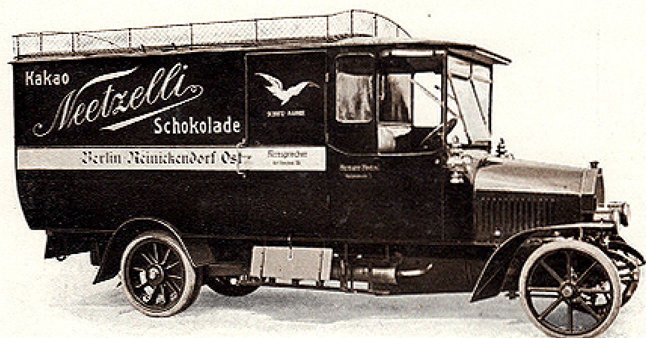




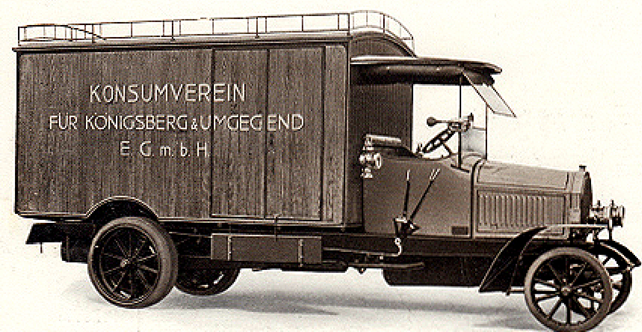
Abmessungen:	Gesamtlänge 6030 mm		Fahrgestell
	Radstand 4175 mm		
	Spurweite 1550 mm		
	Länge hinter Führersitz	3545 mm	
	Größte Pritschenlänge	3800 mm	Pritsche
	Ladebreite	2000 mm	
	Höhe über Erdboden (beladen)	1200 mm	

Gewicht (betriebsfertig): 3500 kg

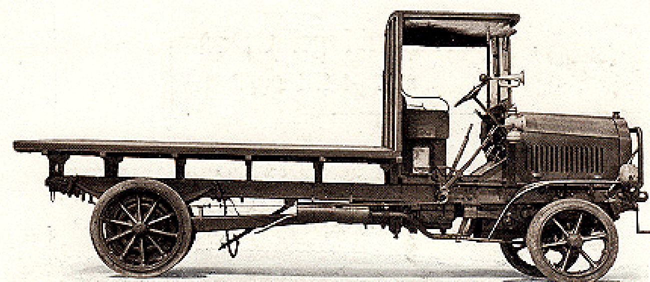
Größte Belastung: (Nutzlast + Aufbau) 5250 kg


Kakao
Neetzelli
Schokolade
Berlin Reinickendorf Ost

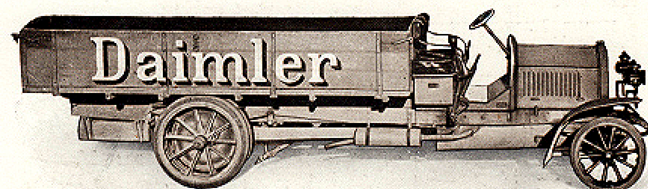
1


KONSUMVEREIN
FÜR KÖNIGSBERG & UMGEGEND
E. G. m. b. H.

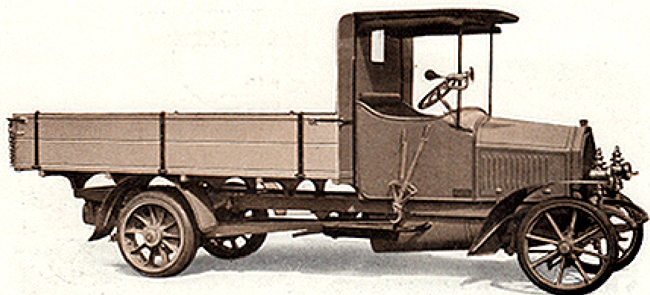
2



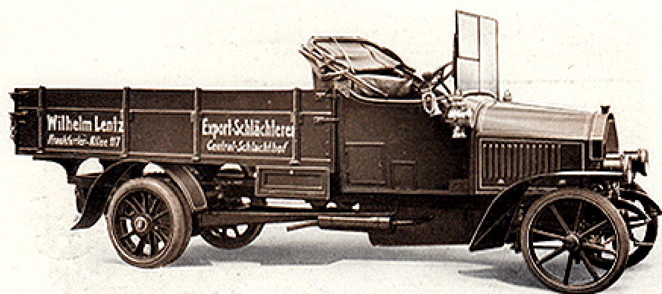
3


Daimler

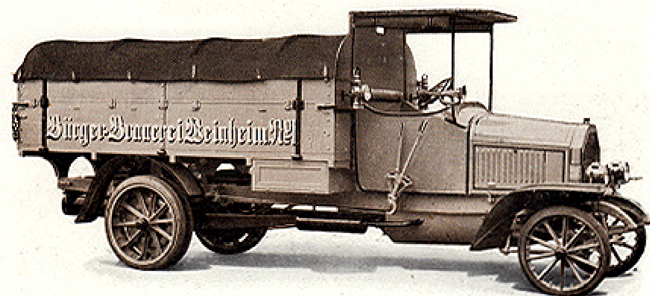
4



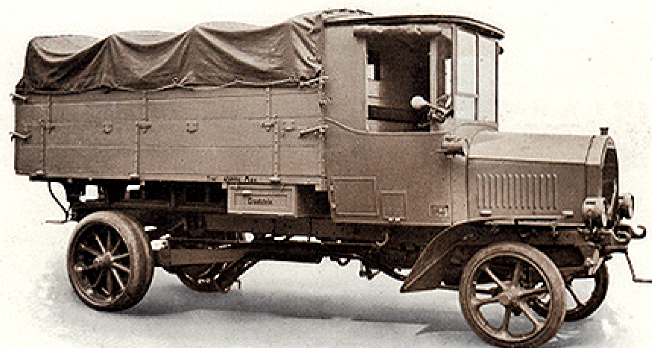
5


Wilhelm Lentz
Export-Schlächterei
Central-Schlachthof

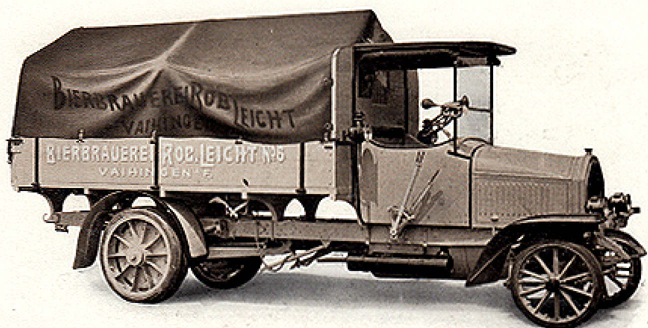
6


Bürger-Brauerei Weinheim

7



8


Bierbrauerei Rob. Leicht
Bierbrauerei Rob. Leicht No 6

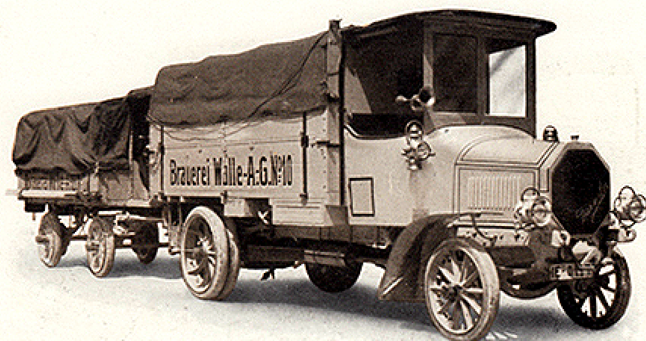
9


Greiner & Pfeiffer Stuttgart No 3
Greiner & Pfeiffer Stuttgart No 3

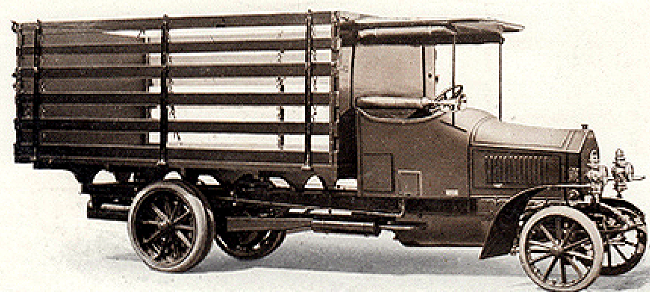
10


Giesmannsdorfer Fabriken

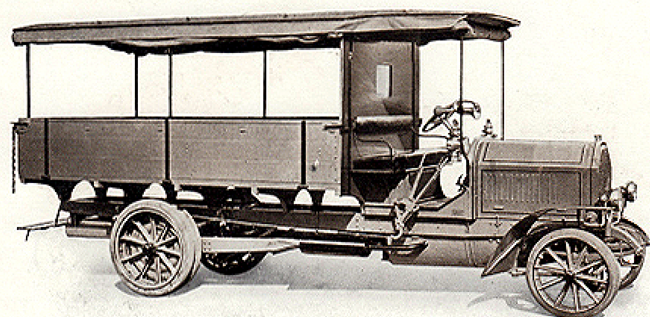
11


Brauerei Wulle-A.G. No 10

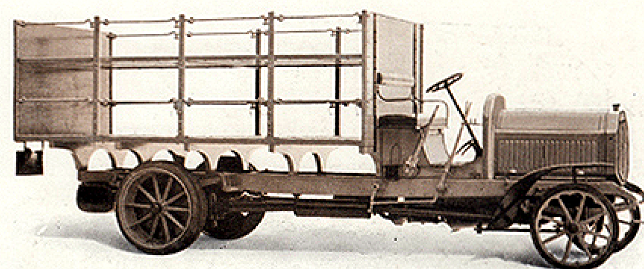
12



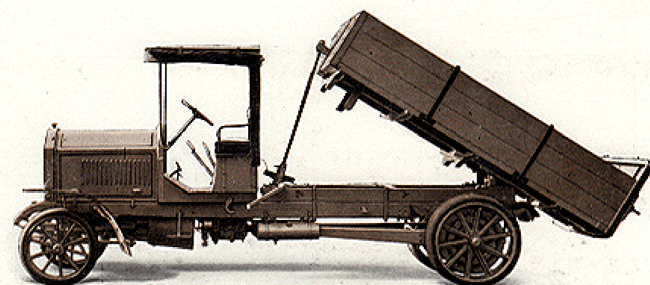
13



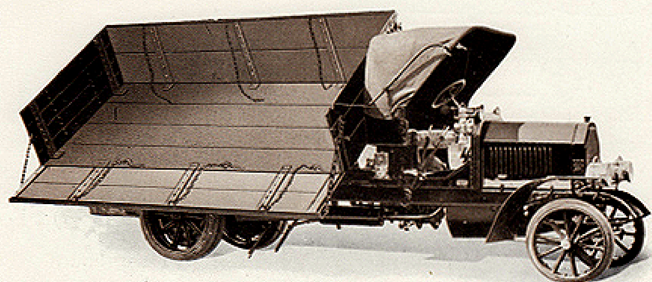
14



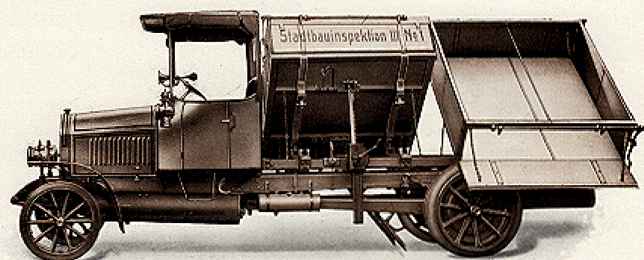
15



16



17



18

AUSRÜSTUNG.

Die betriebsfertig ausgerüsteten Fahrgestelle erhalten folgende Zubehörteile:

1 Signalhuppe
1 Ölbehälter
1 Ölkanne
1 Ölspritze
1 Öltrichter
1 Blechbüchse mit Fett
1 Hammer
1 Feile mit Heft
1 Gaszange
1 Flachzange
1 Flachmeißel
1 Schraubenzieher
1 Winkelschraubenzieher
1 Durchschlag
8 verschiedene Mutterschlüssel

1 Achsmutterschlüssel
1 verstellbarer Mutterschlüssel
1 Schlüssel zum Brennstoffbehälter
6 verschiedene Steckschlüssel
1 Schlüssel zum Magnetapparat
1 Abzugglocke für Schubbalkenbolzen
1 Abzugbügel für Hinterräder
1 Abzugbügel für Seitenwellen
1 Ringmutterschlüssel zu den Seitenwellen
1 Betriebsanleitung
1 Ersatzteilliste zum Motor
1 Ersatzteilliste zum Fahrgestell
1 Beschreibung des Magnetapparates

Fahrgestelle mit Aufbau erhalten außerdem:

Acetylenscheinwerfer mit getrenntem Entwickler
2 Petroleum-Vorderlaternen
1 Nummernlaterne

Allgemeine Lieferungs-Bedingungen.

PREISE.

Unsere Preise verstehen sich netto ab Fabrik Berlin-Marienfelde. Verpackung — falls solche erforderlich — wird zum Selbstkostenpreis berechnet und nicht zurückgenommen. Fracht-, Versicherungs- und Zollkosten gehen zu Lasten des Käufers.

ZAHLUNGSBEDINGUNGEN.

Ein Drittel des Kaufpreises ist bei Erteilung des Auftrages, der Rest nach Fertigstellung und Anzeige der Versandbereitschaft in bar zu bezahlen. Erfüllungsort ist Berlin-Marienfelde. Ablieferung kann nicht verlangt werden, ehe der ganze Kaufpreis erlegt ist. Es steht uns das Recht zu, den Kaufpreis bezw. den Rest desselben durch Nachnahme zu erheben. Wird der Kaufgegenstand ausnahmsweise vor gänzlicher Bezahlung abgeliefert, so behalten wir uns das Eigentumsrecht vor; solchenfalls ist der Gegenstand vom Käufer gegen Feuer, Diebstahl und gegen Zusammenstoß zu versichern, auch übernimmt der Käufer die Haftpflicht. Die Versicherungsscheine sind uns vorzulegen.

LIEFERUNG.

Wir bleiben bemüht, die vereinbarten Lieferfristen einzuhalten. Schadenersatz irgendwelcher Art oder Verzinsung der Anzahlung wird bei verspäteter Ablieferung oder bei Nichtlieferung nicht geleistet, auch wenn die verspätete Ablieferung oder die Nichtlieferung durch einen Umstand hervorgerufen worden ist, den wir zu vertreten haben. Eine Lösung des Kaufvertrages seitens des Bestellers ist nur statthaft, wenn der Besteller nach eingetretener Fälligkeit der Lieferung eine Nachfrist von mindestens 3 Monaten ausdrücklich gestellt hat und innerhalb dieser Nachfrist die Lieferung nicht erfolgte. Im Falle des Krieges oder der Kriegsbereitschaft, bei Betriebsstörungen in unseren Werken sowie in denen unserer Unterlieferanten, bei Lieferungsverzug von seiten unserer Unterlieferanten, bei Transportverzögerungen oder Transportbeschädigungen der zur Lieferung notwendigen Teile sowie in allen Fällen höherer Gewalt, die uns oder unsere Unterlieferanten trifft, verlängert sich die Lieferzeit entsprechend. Sofern wir aus

irgendwelchen Gründen von der Lieferung absehen, wird lediglich die geleistete Anzahlung zurückerstattet. Die Lieferzeit rechnet vom Eingang der ersten Anzahlung ab bezw. beginnt erst nach Erhalt sämtlicher von uns benötigten Angaben und Unterlagen. Nachträglich gewünschte Änderungen bedingen eine angemessene Verlängerung der Lieferzeit. Während der Lieferzeit behalten wir uns Konstruktionsänderungen vor. — Die Angaben bestimmter Auftrags- oder Fabrikations-Nummern in unseren Mitteilungen, Rechnungen usw. hat nur für unseren inneren Betrieb Bedeutung. Die Angaben der Gewichte, Geschwindigkeiten, Betriebskosten usw. in unseren Angeboten und Drucksachen sind Näherungswerte und unverbindlich. Durch Fernschrift oder Fernspruch entgegengenommene Aufträge werden auf Gefahr des Auftraggebers ausgeführt.

ABNAHME.

Der Kaufgegenstand ist hinsichtlich der vertrags- oder ordnungsmäßigen Beschaffenheit vom Besteller in unserer Fabrik zu prüfen und abzunehmen. Die Prüfung bei Fahrzeugen beschränkt sich auf eine eintägige Probefahrt im Beisein eines unserer Beamten; die durch Prüfung und Abnahme entstehenden Kosten gehen zu Lasten des Käufers. Verzichtet der Besteller ausdrücklich oder stillschweigend auf diese Prüfung und Abnahme, so gilt der Gegenstand mit dem Abgang aus der Fabrik als ordnungsmäßig geliefert und übernommen. Als stillschweigender Verzicht gilt, wenn der Besteller nicht schriftlich die Prüfung des Gegenstandes ausdrücklich anordnet.

Verweigert der Besteller die Annahme des Kaufgegenstandes, so können wir entweder die Abnahme und Restzahlung verlangen oder vom Kaufvertrag unter Einbehaltung der Anzahlung zurücktreten, ohne daß der Besteller Anspruch auf Ersatzlieferung hat.

VERSAND.

Mit dem Abgange des Kaufgegenstandes aus unserem Werk bezw. mit der erfolgten Verladung erlischt unsere Haftung für irgendwelche Beschädigungen oder Verlust, und zwar auch dann, wenn die Frachtbriefe die von der Bahnverwaltung etwa verlangte Bemerkung „Auf Gefahr des Absenders“ enthalten, oder wenn die Fracht ausnahmsweise von uns vorgelegt wird.

Wir stellen auf Wunsch einen Monteur gegen eine von Fall zu Fall zu vereinbarende Entschädigung zur Verfügung.

Für Schäden irgendwelcher Art, welche durch unsere Monteure verursacht werden, haften wir nicht.

AUSBILDUNG VON FAHRERN.

Wir sind auf Verlangen bereit, für jedes verkaufte Fahrzeug einen vom Käufer in die Fabrik zu sendenden Fahrer unentgeltlich in der Bedienung und Führung des Wagens während eines vierwöchentlichen Unterrichts auf Grund der hierfür festgesetzten, vom Käufer und Fahrer zu unterschreibenden Bestimmungen auszubilden.

GEWÄHRLEISTUNG.

Wir haften nur für solche Mängel, welche innerhalb 6 Monaten nach Ablieferung infolge fehlerhaften Rohstoffes oder ungenügender Arbeit entstanden und uns sofort nach Entdeckung angezeigt worden sind. Wir werden etwaige Mängel durch Ersatzlieferung oder Wiederherstellung in unserem Werk beheben oder die schadhaften Teile austauschen. Letztere sind sofort kostenfrei an uns zurückzusenden, worauf, da sämtliche von uns zum Versand kommenden Teile berechnet werden, eine Gutschriftsanzeige erteilt wird. Etwa von uns ausgewechselte Teile gehen in unser Eigentum über. Der Versand der Ersatzteile oder des wiederhergestellten Gegenstandes erfolgt kostenpflichtig. Die Kosten von Monteur-Entsendungen gehen in allen Fällen zu Lasten des Käufers.

Von der Gewährleistung ausgeschlossen sind ferner Mängel, die auf natürliche Abnutzung, sachwidrige oder unsorgfältige Behandlung oder Zufälligkeiten zurückzuführen sind. Die Gewährleistung erlischt, wenn während der Gewährleistungszeit ohne unsere Zustimmung von anderer Seite am Gegenstand gearbeitet wird. Die Gewährleistung erlischt gleichfalls beim Übergang des Gegenstandes auf einen neuen Besitzer.

Für von uns nicht hergestellte Teile übernehmen wir nur diejenige Gewähr, welche die betreffenden Lieferanten uns gegenüber eingehen. Für die Gummibereifung unserer Fahrzeuge übernehmen wir keine Gewähr.

Ein Mangel oder eine unter die Gewährleistung fallende Wiederherstellung oder Ersatzlieferung berechtigt keinesfalls zur Wandlung des Kaufes, zur Minderung des Kaufpreises oder zum Schadenersatz.

Eine Ersatz- oder Haftpflicht bei Schäden, die etwa durch einen Mangel am Kaufgegenstand mittelbar oder unmittelbar entstanden sind, übernehmen wir nicht.

GERICHTSSTAND.

Bei etwaigen Rechtsstreitigkeiten unterwerfen sich beide Teile der Zuständigkeit des Amtsgerichts Berlin-Mitte, bezw. Landgerichts I, Berlin.

Daimler-Motoren-Gesellschaft

Telegramm-Adresse: Motor, Berlin-Marienfelde.

Zweigniederlassung Berlin-Marienfelde.

Fernsprecher: Amt Tempelhof No. 104, 162, 176, 259, 687.

2- und 2½-Tonnen-Daimler-Cardan-Rahmen

Type DM2a, DM2b, DM2½a, DM2½b.

Generaal Vertegenwoordiger Nederlandsch-Indië … & Co. DEN HAAG - BATAVIA

Rahmen: Längsträger und Quertraversen aus gepreßtem Stahl.

Motor: Type 944 oder 10854, 4zyl. Motor mit paarweise zusammengegossenen Zylindern, mit oben in den Zylindern liegenden Ein- und Auslaßventilen, deren Betätigungsgestänge auf einer Motorlängsseite angeordnet sind. Die Betätigung erfolgt durch eine im Kurbelgehäuse-Oberteil gelagerte Nockenwelle, die von einem auf der Kurbelwelle zwischen den beiden Zylinderpaaren sitzenden Zahnrad angetrieben wird.

Leistung: Type 944 bei 850 Umdrehungen 22 PS
„ 10854 „ 850 „ 35 PS.

Vergaser: Daimler-Grenzvergaser mit gleichzeitiger Regulierung von Hauptluft, Zusatzluft und brennbarem Gemisch durch Drosselkolben. Durch den Regulator wird der Motor auf höchste Drehzahl eingestellt. Mittelst Hebels auf dem Lenkrad und durch Beschleuniger (durch Fußhebel betätigt) kann die Drehzahl verändert werden.

Brennstoffverbrauch: 0,25—0,27 kg pro PS/Stunde.

Zündung: magnet-elektrische Hochspannungskerzen-Zündung.

Schmierung: vollständig selbsttätig arbeitende Pumpenschmierung mit Kontrollschauglas an der Spritzwand. — Ölverbrauch etwa 0,01 kg pro PS/Stunde.

Wasser- und Luftkühlung: Rückkühlung des Zylinderkühlwassers durch Mercedes-Bienenkorbkühler mit Windrad in Verbindung mit Umlaufkreiselpumpe, welche vom Motor angetrieben wird und leicht auseinanderzunehmen ist. — Luftdurch- und Absaugung durch Windrad und Schwungrad.

Kupplung: einfache Konuskupplung.

Wechselgetriebe: 4 Geschwindigkeiten vorwärts und 1 Rückwärtsgang mit Mercedes-Schaltung. Die Geschwindigkeiten sind folgende:

1. Gang:	bei Motor 944 . .	5 km/Stunde	bei Motor 10854	6,4 km/Stunde
2. Gang:	„ . .	8,7 „	„	11 „
3. Gang:	„ . .	14,6 „	„	18,5 „
4. Gang:	„ . .	22 „	„	27,8 „
Rückwärtsgang:	„ . .	8,5 „	„	10,6 „

Die zugehörigen Steigungen des vollbelasteten Wagens sind:

1. bei Motor 944:	11 %	5 %	2 %	½ %
2. bei Motor 10854:	13,5 %	6,5 %	2,5 %	1 %

Kraftübertragung: Von dem Vorgelege des Getriebekastens geht die cardanisch gelagerte Welle zum Hinterachsenantrieb.

Antrieb der Hinterräder: Durch Differentialwellen, die nur das Drehmoment zu übertragen haben; das Differentialgehäuse besteht aus zwei in der Mitte zusammenschraubbaren Hälften aus Stahlguß, an welche sich rechts und links die zugleich als Tragachse ausgebildeten Seitenstücke aus Mannesmann-Stahlrohr ansetzen.

Räder: aus Stahlguß mit Vollgummireifen und zwar vorn 860 × 90 mm einfach, hinten 870 × 100 bezw. 880 × 120 mm doppelt. Hinterräder mit angegossenem Bremskranze.

Bremsen: 1 Getriebebremse durch Fußhebel und 1 Hinterradbremse durch Handhebel zu betätigen; außerdem 2 kräftige Bergstützen.

Lenkung: Handrad auf stark geneigter Hohlspindel. Lenkung mittels gut verkapselter Schraube und Mutter; Lenkhebel mit auswechselbaren Kugelbolzen und nach den drehbaren Achsschenkeln der Vorderräder führenden Zugstangen.

Abmessungen und Gewicht:

Gesamtlänge des Rahmens	etwa 5260 bezw. 5760 mm
Radstand	„ 3500 „ 4000 „
Spurweite	„ 1500 mm
Eigengewicht des Fahrgestelles	„ 2400 bezw. 2600 kg

Ladefläche der Pritsche.

Länge hinter Führersitz	etwa 2800 bezw. 3300 mm
Ladebreite	etwa 2000 „
Höhe über Erdboden	„ 1050 „

102 3.00 12 13